船舶事故等調査報告書（軽微）

１　船舶事故	計	53 件
２　船舶インシデント	計	17 件
	合　　計	70 件

平成２１年7月３１日

運 輸 安 全 委 員 会

船舶事故等調査報告書（軽微）一覧

（函館事務所）

1　貨物船清海丸火災
2　貨物船鳳晴丸衝突（岸壁）
3　引船ともえ乗揚

（仙台事務所）

4　旅客船びなす衝突（桟橋）
5　貨物船第八芙蓉丸衝突（岸壁）
6　貨物船第十一にちあす丸漁船弥生丸衝突

（横浜事務所）

7　貨物船第五拾五宝来丸乗揚
8　貨物船第五拾五宝来丸運航阻害
9　貨物船第十一　八幡丸乗揚
10　モーターボートディバ　ウイング定置網損傷
11　貨物船智勝丸運航阻害
12　漁船桂丸運航不能（機関損傷）
13　貨物船第五拾五宝来丸乗揚
14　油送船星春丸運航不能（機関損傷）
15　貨物船高洲川丸衝突（岸壁）
16　モーターボート綿津美丸乗揚
17　旅客船第二十五鳥羽丸運航不能（機関損傷）
18　油送船近帥丸運航不能（機関損傷）
19　作業船拓海モーターボート法丸衝突
20　モーターボートエキサイターⅠ座洲
21　ケミカルタンカー雄豊丸引船ちこう引船列衝突

（神戸事務所）

22　水上オートバイもうブイなんて言わせないゼッタイ！水上オートバイクラフト衝突
23　漁船第十八事代丸座洲
24　貨物船喜昇丸乗揚
25　引船第三明祐丸引船列衝突（消波ブロック）
26　貨物船 HOEGH DETROIT 水先船べいぱいろっと５衝突
27　油送船第十二昌和丸座洲
28　油送船第八青鷹乗揚
29　貨物船第二十八中野丸乗揚
30　水先船べいぱいろっと２衝突（防波堤）
31　貨物船第八住力丸乗揚
32　貨物船第四拾八盛栄丸乗揚
33　貨物船第参拾宝来丸乗揚
34　漁船仁洋丸運航阻害
35　貨物船第一いく丸衝突（桟橋）
36　貨物船幸洋丸衝突（灯浮標）
37　貨物船第二　八幡丸乗揚
38　貨物船第十五栄福丸乗揚
39　貨物船第六神通丸乗揚

（広島事務所）

40　押船第二十八栄伸丸被押起重機船第二十八栄伸号損傷（かき養殖施設）
41　貨物船航安丸乗揚
42　遊漁船俊英丸運航不能（機関損傷）
43　貨物船大照丸貨物船安芸嶋衝突
44　貨物船新若豊丸乗揚
45　引船うつみ引船列衝突（岸壁）

※下線付き番号は、インシデント

46　旅客船いそかぜⅡ衝突（護岸）

47　旅客船ひかり運航阻害

48　引船新興丸引船海興丸衝突

49　巡視艇いまかぜ損傷（のり養殖施設）

（門司事務所）

50　漁船海祐丸火災

51　貨物船愛宕丸運航阻害

52　漁船第八十八伊豫丸運航阻害

53　漁船第八十八安栄丸乗揚

54　旅客船フェリーふく彦運航不能（機関損傷）

55　旅客船ヴィーナス２油送船第十八漁連丸衝突

56　貨物船 DUCKY SAPPHIRE 漁船三号旭丸衝突

57　貨物船第一大成丸乗揚

58　貨物船伸和丸漁船第三十五正章丸衝突

59　旅客船あけぼの３乗揚

60　油送船第二天正丸衝突（灯浮標）

（長崎事務所）

61　砂利採取運搬船正輝丸乗揚

62　旅客船マルベージャ３衝突（岸壁）

63　貨物船第十六旭丸座洲

64　貨物船第十八金栄丸乗揚

65　押船第十八こがね丸被押バージ山勝号乗揚

66　引船薬港丸運航不能（機関損傷）

（那覇事務所）

67　引船第１８明祥丸乗揚

68　引船第１８明祥丸衝突（岸壁）

69　漁業取締船はやて乗揚

70　ヨット NICHIKA 乗揚

※下線付き番号は、インシデント

船舶事故等調査報告書

平成21年6月25日
運輸安全委員会(海事専門部会)議決

事故等番号	2009横第51号
事故等名	油送船近帥丸運航不能(機関損傷)
発生年月日時刻	平成21年1月24日12時15分ごろ
発生場所	御前埼灯台から真方位169° 6.2海里付近 (概位 北緯34° 29.8′ 東経138° 15.0′)
事故等調査の経過	調査の概要:平成21年1月30日横浜・地方事故調査官が海難報告書を入手、2月12日運航管理者から修繕明細書写、船舶国籍証書写、船舶検査証書写、船舶検査手帳写、船舶件名表写、機関取扱説明書写、一般配置図写、機関室配置図写、機関室諸管系統図写を入手、2月16日及び4月14日運航管理者から損傷状況等を口述聴取 原因関係者からの意見聴取:意見なし
事実情報 船種・船名・総トン数 船舶番号 船舶所有者等	 油送船 近帥丸 3,760トン 140522 旭汽船株式会社
乗組員等に関する情報	機関長 二級海技士(機関) 船長 三級海技士(航海)
負傷者	なし
損傷	クラッチの摩擦板及びスチール板の損傷
事故等の経過	本船は、平成19年2月進水し、自己逆転式の主機を装備して軸系にクラッチを使用していた。 主機は連続最大回転数220rpm のところ、186rpmを常用し、月間平均運転時間が330時間運航されていたが、クラッチは停泊中、主機船首側出力取り出し軸で駆動されるカーゴポンプを使用するときのみ離脱させるものの、それ以外は常に嵌合したままとされていた。 本船は、福島県小名浜港に向け航行中、平成21年1月24日08時10分ごろ、過給機に就航後初めてサージングが発生し、12時10分ごろ、2回目のサージングが発生し、12時15分ごろ、クラッチが離脱状態となったので、緊急ボルトを使用したものの、主機出力を軸系に伝達できなくなった。
分析	気象・海象の関与:なし 乗組員等の関与:なし 船体・機関等の関与:あり 判明した事項の解析:点検の結果、主機クラッチの摩擦板及びスチール板の損傷が激しく、航行中、プロペラ軸に漂流ロープを巻き込んだ際、主機及びクラッチに過大な負荷がかかり、過給機にサージングが発生するとともに、摩擦板及びスチール板がすべるようになった可能性があると考えられる。
原因	本インシデントは、本船が航行中、プロペラ軸に漂流ロープを巻き込んだ際、主機クラッチに過大な負荷がかかり、クラッチの摩擦板及びスチール板が損傷したことにより発生した可能性があると考えられる。

その他の事項	本インシデント後、運航管理者は、出入港で主機を使用する際、クラッチ取扱説明書に従って、クラッチへの負荷を軽減するために、主機停止前にクラッチを離脱し、主機を始動後、クラッチを嵌合させるよう、クラッチの運転方法を変更した。